Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1875

26. 07. 82

Sachgebiet 950

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu den Binnenwasserstraßen in Europa

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,

A. in Kenntnis der Entschließungsanträge der Abgeordneten Loo u. a. (Dok. 1–907/80), der Abgeordneten Goppel u. a. (Dok. 1–315/81) und des Abgeordneten Petronio (Dok. 1–797/79),

B. unter Hinweis auf seine Entschließungen vom 20. Dezember 1961[1]), 8. Mai 1962[2]), 25. September 1974[3]), 16. Januar 1979[4]) und 9. März 1982[5]) zur gemeinsamen Verkehrspolitik,

C. in Anbetracht gegenwärtig bestehender Tendenzen, den Bau wichtiger Binnenwasserstraßen von gemeinschaftlicher Bedeutung durch Mittelkürzungen zu verzögern und angesichts der erhöhten wirtschaftlichen, verkehrspolitischen, regional- und entwicklungspolitischen Bedeutung, die der Binnenschiffahrt in der Gemeinschaft insbesondere angesichts der Süderweiterung und der energiepolitischen Lage zukommt,

D. in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses und der Stellungnahme des Ausschusses für Regionalpolitik und Raumordnung (Dok. 1–323/82),

1. stellt fest, daß es bisher noch kein vollständiges Netz großer Binnenwasserstraßen gibt;

2. ist der Überzeugung, daß die europäische Binnenschiffahrt über ein zusammenhängendes Wegenetz verfügen muß, um ihre Verkehrsleistungen im Rahmen einer immer enger werdenden wirtschaftlichen Verflechtung in Europa sinnvoll erbringen zu können;

---

[1]) ABl. EG Nr. 3 vom 17. Januar 1962, S. 69 – Bericht Kapteyn (Dok. 106/1961–6)
[2]) ABl. EG Nr. 40 vom 26. Mai 1962, S. 1256 – Bericht Müller-Hermann (Dok. 18/1962–63)
[3]) ABl. EG Nr. C 127 vom 18. Oktober 1974, S. 24 – Bericht Mursch (Dok. 215/74)
[4]) ABl. EG Nr. C 39 vom 12. Februar 1979, S. 16 – Bericht Seefeld (Dok. 512/78)
[5]) ABl. EG Nr. C 87 vom 5. April 1982, S. 42 – Bericht Carossino (Dok. 1–996/81)

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 00396635 – vom 22. Juli 1982.
Das Europäische Parlament hat die Entschließung auf seiner Tagung im Juli 1982 angenommen.

3. kommt zu dem Ergebnis, daß die Planungskonzeptionen für die Entwicklung und die Unterhaltung der Infrastruktur der Binnenwasserstraßen in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich sind und weist auf die große Bedeutung der im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) und der Europäischen Verkehrsministerkonferenz erzielten Übereinkunft über die Mindestmaße künftiger großer Wasserstraßen „Europaklasse IV" hin;

4. ist deshalb der Auffassung, daß aus der Sicht der Gemeinschaft Prioritäten für den weiteren Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes der Gemeinschaft entwickelt werden sollten und daß für diese nicht nur Gesichtspunkte der Überwindung der Binnengrenzen in der Gemeinschaft und der Förderung ihres Außenhandels entscheidend sind, sondern auch regional- und entwicklungspolitische, wasser- und energiewirtschaftliche sowie ökologische Gesichtspunkte beachtet werden müssen;

5. kommt zu der Schlußfolgerung, daß das Netz der großen Binnenwasserstraßen Europas auf zwei sich kreuzenden Hauptschlagadern aufgebaut sein sollte, die von der Nordsee zum Mittelmeer und vom Atlantik zum Schwarzen Meer führen und daß die Notwendigkeit von Verzweigungen je nach den regionalen Bedürfnissen zu beurteilen ist;

6. kommt zu dem Ergebnis, daß der Einsatz von Behälter-Schiffen die Entwicklung besserer Verbindungen zwischen den Binnenwasserstraßen im Vereinigten Königreich und denen des Kontinents ermöglichen sowie zur Wiederbelebung der Binnengewässer und Flußmündungen in der Gemeinschaft (insbesondere im Vereinigten Königreich) beitragen wird; macht die Kommission und die Regierungen der Mitgliedstaaten darauf aufmerksam, daß der Ausbau dieses Systems unerläßlich ist;

7. unterstreicht, daß die Verwirklichung der noch fehlenden Teilabschnitte zur Schiffbarmachung des Po zumindest bis Mailand und der Ausbau der „Litoranea Veneta" sowie der Wasserstraße Isonzo–Save–Donau die Eingliederung des italienischen Binnenwasserstraßennetzes in das System der großen europäischen Binnenwasserstraßen ermöglichen und so zur Förderung des Schiffsverkehrs in der Adria und im östlichen Mittelmeer beitragen wird;

8. fordert die Kommission auf, zur Orientierung der für den Binnenwasserstraßenbau zuständigen Planungsbehörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ausgehend von den in dieser Entschließung und dem Bericht des Verkehrsausschusses (Dok. 1–323/82) niedergelegten Vorstellungen einen Leitplan für die Entwicklung des Wasserstraßennetzes in der Gemeinschaft zu erstellen, in dem insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der Gemeinschaft dargelegt wird, welchen wirtschaftlichen, verkehrs-, regional- und entwicklungspolitischen Nutzen die einzelnen Vorhaben versprechen und welche Prioritäten auch angesichts möglicher

haushaltspolitischer oder ökologischer Probleme aus der Sicht der Gemeinschaft bestehen;

9. fordert die Kommission auf, unter Berufung auf diese Entschließung gegenüber den Regierungen der zuständigen Mitgliedstaaten dafür einzutreten, daß Vorhaben wie der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Rhein-Rhône-Verbindung, deren gemeinschaftliche Bedeutung von der Kommission bereits festgestellt wurde, sowie die italienischen Vorhaben im Bereich der Binnenwasserstraßen mit Nachdruck vorangetrieben und möglichst schnell fertiggestellt werden;

10. empfiehlt, daß die Mitgliedstaaten sorgfältig prüfen, inwieweit Kanalstrecken, die derzeit in erster Linie für Vergnügungsfahrten und sonstige Freizeitzwecke genutzt werden, für eine industrielle Nutzung in Frage kommen, insbesondere im Hinblick auf die Energieeinsparung;

11. fordert die Kommission auf, alle Möglichkeiten zu prüfen, wie der Bau der genannten Vorhaben durch einen Beitrag aus Gemeinschaftsmitteln gefördert und beschleunigt werden kann, und dementsprechende Mittel im nächsten Vorentwurf des Haushaltsplans der Gemeinschaft vorzusehen;

12. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür Sorge zu tragen, daß die öffentliche Unterstützung der einzelnen Verkehrsträger seitens der Mitgliedstaaten nicht auf eine Benachteiligung der Binnenwasserstraßen hinausläuft;

13. fordert zum wiederholten Male den Rat auf, endlich den vom Parlament in seiner Entschließung vom 4. Juli 1977 (ABl. EG Nr. C 183 vom 1. August 1977) gebilligten Vorschlag der Kommission für den Erlaß einer Verordnung zur finanziellen Unterstützung bestimmter Infrastrukturvorhaben im Verkehr (ABl. EG Nr. C 207 vom 2. September 1976, geändert in ABl. EG Nr. C 89 vom 10. April 1980, S. 4) zu verabschieden und damit eine spezifische Rechtsgrundlage für die Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung zu schaffen;

14. ersucht die parlamentarischen Vertretungen in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, im Rahmen ihrer Verkehrsinfrastrukturpolitik die Belange der Gemeinschaft, wie sie vom Europäischen Parlament in dieser Entschließung und in dem Bericht des Verkehrsausschusses (Dok. 1–323/82) festgestellt wurden, angemessen zu berücksichtigen und insbesondere für die baldige Verwirklichung der in Nummer 9 dieser Entschließung genannten Vorhaben einzutreten;

15. ersucht seinen Präsidenten, diese Entschließung und den Bericht seines Ausschusses der Kommission und dem Rat der Europäischen Gemeinschaften sowie den parlamentarischen Vertretungen in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu übermitteln.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333